ESTIMATES

Canadian Transportation Agency

2005-2006
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of:

Part I – The Government Expense Plan provides an overview of federal spending and summarizes the key elements of the Main Estimates.

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail over a three-year period on an organisation's main priorities by strategic outcome(s), program activity(s) and planned/expected results, including links to related resource requirements. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are usually tabled on or before March 31 and referred to committees, which may then report to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of results achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services Canada, 2005

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS5

Telephone: (613) 941-5995
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

Catalogue No.: BT31-2/2006-III-69
ISBN 0-660-62810-4

Canadian Transportation Agency

Office des transports du Canada

Canadian Transportation Agency

2005-2006

Report on Plans and Priorities

Hon. Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

Canada

Table of Contents

SECTION I – OVERVIEW 1
1.1 Chairman's Message 3
1.2 Departmental Overview 5
1.2.1 Summary Information 5
1.2.2 Financial Resources 5
1.2.3 Human Resources 5
1.2.4 Departmental Priorities 6
1.3 Departmental Plans and Priorities 7
1.3.1 Operating Environment and Strategic Context 7
1.3.2 Departmental Priorities 9
1.3.3 Departmental Plans 10

SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME 13
2.1 Analysis by Program Activity 15
2.1.1 Financial Resources 15
2.1.2 Program Activity Description 15
2.1.3 Performance Measurement Strategy 15
2.1.4 Expected Results 16

SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION 21
3.1 Management Representation Statement 23
3.2 Organizational Information 25
3.3 Tables 27
3.3.1 Table 1: Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents 27
3.3.2 Table 2: Program by Activity 28
3.3.3 Table 3: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates 28
3.3.4 Table 4: Net Cost of Agency for the Estimates Year 29
3.3.5 Table 5: Resource Requirement by Branch or Sector 29

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST 31
4.1 Other Information 33
4.1.1 Canadian Transportation Agency Results Chain 33
4.1.2 Annual Reports 34
4.1.3 Contacts for Further Information 34
4.1.4 Legislation and Regulations Administered 35

105-04095/

SECTION I – OVERVIEW

1.1 Chairman's Message

I am proud to present, for the scrutiny of Canadians and their elected representatives, this Report on Plans and Priorities for the Canadian Transportation Agency for the fiscal year 2005-2006.

The Canadian Transportation Agency is an independent, quasi-judicial tribunal that remains as relevant today as it was when founded 101 years ago. Though small (some 260 employees, including its regional enforcement staff), its knowledge and experience with transportation matters – like dispute resolution, consumer protection, costing, and regulations – are often sought out by citizens, the transportation industry, many Government of Canada departments and other governments.

The report you are about to read summarizes the Agency's plans to serve Canadians in the year ahead. It identifies ways the Agency will implement the Government of Canada's transportation policy, which is the strategic direction that Parliament has set out in the *Canada Transportation Act*, while contributing to the government's overall expenditure management and cost reduction goals.

It describes how the Agency will follow through on work it did last year to review its internal processes, improve responsiveness, set priorities and measure its performance so as to meet, or exceed, Canadians' expectations for the achievement of results through improved management practices, reporting and cost controls.

This report presents detailed information about where the Agency will devote its efforts to improve its efficiency and program delivery, so that its management can be held accountable for the achievement of results. It also spotlights key issues in the operating environment during the upcoming period that could affect how the Agency goes about its work, while giving a clear picture of the financial and human resources, which taxpayers have entrusted to the Agency.

Marian L. Robson
Chairman and Chief Executive Officer

1.2 Departmental Overview

1.2.1 Summary Information

Reason for Existence

In its administration of federal transportation legislation and government policies, the Canadian Transportation Agency helps create an efficient and accessible federal transportation system for the benefit of Canadians.

The Agency is an independent, quasi-judicial, administrative tribunal that makes decisions on a wide range of matters affecting Canadian transportation. It licenses rail and air carriers, and has the authority to resolve some transportation rate, service and other complaints in the rail, air and marine modes and to make regulations when required. It also has the authority to remove undue obstacles to the mobility of persons with disabilities who use the federally regulated transportation network. In addition, the Agency implements the transportation policy established by Parliament in the *Canada Transportation Act* and other legislation. It is also the aeronautical authority for Canada on matters related to the economic regulation of air carriers.

1.2.2 Financial Resources (Thousands of dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
24,383	24,357	24,357

1.2.3 Human Resources

2005-2006	2006-2007	2007-2008
257	257	257

1.2.4 Departmental Priorities

Priority	Type	Planned Spending ** (Thousands of Dollars)		
		2005-2006	2006-2007	2007-2008
1. Addressing Agency workload and resources challenges *	Previously committed to	94	50	50
2. Participating in the process under way to amend key legislation and implementing new or modified requirements that fall under the Agency's jurisdiction	New	35	n/a	n/a
3. Succession planning	New	64	66	n/a

* In the RPP of 2004-2005, this priority was identified as "Continue to implement management excellence". It was reworded and the plan was further refined to take into account management's assessments of the achievements attained over the past year and the need to better focus on workload and resource optimization.

** Planned spending by priority only includes incremental operating expenses that are directly related to the identified management priorities. In addition to these expenses, the organisation will devote management time and effort which have not been costed.

1.3 Departmental Plans and Priorities

1.3.1 Operating Environment and Strategic Context

The Agency's program is funded by Parliament through an operating expenditures vote. It operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system (see Transport Canada's Web site at www.tc.gc.ca for details).

As an independent, quasi-judicial tribunal, the Agency makes decisions on a wide range of matters involving federally-regulated modes of transportation (air, rail and marine). Most of the Agency's activities and workload are generated by demand from users and operators of the federal transportation system. The tribunal's decisions are rendered by Agency members who are appointed by the Governor in Council. This includes the Chairman, who also acts as the Chief Executive Officer and the Vice-Chairman who are also both members of the Executive Committee. The Agency's tribunal decision-making process is governed by its General Rules, entrenching the rules of fairness, which ensure that all parties to a complaint or an application are dealt with fairly and equitably. More information about this process can be found at www.cta-otc.gc.ca/about-nous/decision_process_e.html.

A number of factors will influence the delivery of the Agency's programs during the planning period, notably:

1. Potential legislative changes

As required under the *Canada Transportation Act*, a five-member review panel was appointed in June 2000 to conduct a review of the operation of the Act and all other legislation concerning the economic regulation of any mode of transportation under Parliament's legislative authority.

Proposed amendments to the *Canada Transportation Act* and other transportation legislation are expected to be tabled in Parliament during 2005-2006. One of the Agency's key management priorities for the planning period will be to participate in the process to change the legislation and take the necessary measures to implement new or modified requirements that fall under its jurisdiction.

Furthermore, the Minister has requested the Standing Committee on Transport to conduct a review of whether Canada should further liberalize its approach to the economic regulation of Canada's air industry. The review will look at both domestic and international air issues and, depending on the outcome, could have an impact on how the Agency regulates the air sector.

2. Complaint backlog due to Court ordered stay on matters affecting Air Canada

Air Canada operated under court protection from its creditors from April 1, 2003 until September 30, 2004. Because of a stay order imposed by the Ontario Superior Court of Justice, the Agency could not process accessibility and other complaints against Air Canada during fiscal year 2003-2004 and the first half of 2004-2005. Since then, the Agency issued decisions on several complaints against Air Canada and recommenced the processing of several others.

Late in 2004, Air Canada filed a submission with the Agency stating its position that all complaints that pertain to incidents that occurred on or before April 1, 2003, were extinguished when the Stay Order was lifted by the Court (the affected complaints) and should no longer be addressed by the Agency. At the time of writing, the Agency was waiting for an interpretation of this matter from the Ontario Superior Court of Justice and considering a request from Air Canada for a further stay of all affected complaints pending the interpretation of the Court. Depending on the Court's interpretation on this matter, numerous outstanding cases may need to be processed during 2005-2006, in addition to the Agency's regular workload.

3. BC Rail

In July 2004, CN acquired BC Rail Ltd. and the BC Rail Partnership (collectively BC Rail), and the right to operate over BC Rail's roadbed under a long-term lease. This transaction added an additional 2,300 kilometres of railway lines to the federal rail network and, in so doing, changed the rights and obligations of numerous shippers, municipalities, landowners and others formerly affected by a railway under provincial jurisdiction and control. The Agency needs to communicate these new rights and obligations to parties affected and, as a first step, the Chairman and Agency staff met representatives of the provincial government, municipalities, port authorities, shippers, producers, consumers and railways of British Columbia. The Agency will also need to absorb a potentially significant increase in workload as these new players adjust not only to federal transportation legislation, but to the operations of a major North American railway company. Furthermore, the approval of the transaction by the Competition Bureau has resulted in a new Agency mandate to monitor and report to ensure that CN's transit times for traffic moving from British Columbia through the gateway of Vancouver are comparable to the transit times for similar traffic for the former BC Rail.

4. Government-wide initiatives

During the planning period, the Agency will need to respond to a number of government-wide initiatives.

Like other government departments, the Agency will need to respond to and implement reductions and changes resulting from the expenditure review exercise. Resources will need to be reallocated and priorities will need to be revised to ensure that the Agency can continue to deliver its parliamentary mandate and maintain the necessary stewardship and controllership capacity to meet central agency and legislative requirements. These initiatives will call for additional flexibility from Agency managers and employees, who will need to adapt to evolving accountability and management demands. This challenge will be addressed as part of the Agency's main key management priority: to address Agency workload and resources issues.

The Agency will meet the reporting requirements of the new Expenditure Management Information System. This includes providing more detailed financial and performance information. Although work accomplished to date in establishing a performance measurement framework has significantly assisted the Agency in responding to this initiative, the Agency will continue to work with the Treasury Board Secretariat to improve and refine this framework. This will allow the Agency to better demonstrate its contribution to Canadians in its future

Departmental Performance Reports and to better manage results.

The Agency will participate in key horizontal initiatives including shared services and human resource management reform. The Agency's Executive Committee approved a two-year project plan for the implementation of changes stemming from the *Public Service Modernization Act*, the *Public Service Employment Act*, the *Public Service Labour Relations Act*, as well as the *Financial Administration Act*. Sustained focus and dedicated resources are required in all departments and agencies to ensure the success of this ambitious legislative and management agenda. Given the already limited capacity of small departments and agencies to manage day-to-day operations, success will also be dependent on central agency support, through the provision of funding, policies and tools for learning and communication.

5. Key partners

The Agency is one of many players involved in transportation and maintains close ties with its various co-delivery partners primarily Transport Canada, the Department of International Trade, the Canada Border Services Agency and the Canadian Human Rights Commission. Refer to the Agency's Web site for details on these relationships at: www.cta-otc.gc.ca/about-nous/partners_e.html

1.3.2 Departmental Priorities

Like other government bodies mandated to administer laws, the Agency's priorities and the actions it can take are dictated to a large degree by its statutes. For the planning period, the Agency's activities will continue to be focused on the attainment of one strategic outcome:

> A fair and transparent economic regulatory regime that helps achieve a viable and accessible national transportation system.

The Agency will continue to be committed to the attainment of this strategic outcome through the delivery of its ongoing activities which are focused on:

- resolving transportation disputes by making sound decisions within the statutory time frames or through mediation and other informal processes;
- improving the accessibility of the federal transportation system for persons with disabilities; and
- performing its other administrative roles and legislative responsibilities that protect the economic and other interests of the federal transportation users, carriers and other affected parties.

More information about the expected results of the Agency's ongoing activities can be found under Section II of this report.

Following a strategic planning session held in the fall of 2004, Agency management agreed that

the organization's top three management priorities during 2005-2006 and 2006-2007 would be:

1. Addressing Agency workload and resources challenges.

2. Participating in the process under way to amend key legislation and implementing new or modified requirements that fall under the Agency's jurisdiction.

3. Succession planning.

1.3.3 Departmental Plans

The Agency has developed an implementation plan which describes its 2005-2006 and 2006-2007 management priorities in detail. Resources are allocated to specific initiatives as required, responsibilities are clearly defined and expected results and time lines are established.

Implementation plan progress will be monitored and reported to the Agency's Executive Committee on a regular basis and results will be included in the Departmental Performance Report.

Priority 1: Addressing Agency workload and resources challenges

Over the past few years, the Agency has taken important steps to ensure that it uses the funds allocated from Parliament in a way that allows it to attain better results for Canadians. Internal resources are allocated annually following an internal review process where requests for existing and new resources are challenged and where risk principles are used as a key basis for resource allocation decisions. In addition, a results chain was developed along with a performance measurement framework and implementation of a detailed Performance Measurement Plan has started in 2004-2005. Progress was also made to improve the Agency's organizational effectiveness following initiatives undertaken in the fall of 2003.

Despite these significant achievements, Agency management believes that further improvements are required over the course of the next two years to ensure that the Agency can improve its efficiency and ensure capacity to meet future challenges. To pursue this priority the Agency will:

- implement streamlined and more effective work processes and the use of an operational priority setting framework, developed in late 2004-2005, to further improve its organizational effectiveness and better use of its resources;

- implement and improve its performance measurement framework and further improve its information management systems to gather better performance information (refer to Item 4.1.1 under Section IV for the Agency's results chain);

- integrate the improved performance measures, the results of its process review and the operational priority setting framework into its existing operational planning and resource allocation process;

- take measures to ensure the Agency can quickly reallocate human resources to meet temporary workload pressures; and

- respond to and implement reductions and changes resulting from the government's expenditure review exercise.

Priority 2: Participating in the process under way to amend key legislation and implementing new or modified requirements that fall under the Agency's jurisdiction

Proposed changes to the *Canada Transportation Act* and other transportation legislation are expected to be introduced in 2005. To pursue this priority, the Agency will:

- assist Transport Canada in the development of legislative proposals; and

- secure resources and capacity to effectively implement the legislative changes.

Priority 3: Succession planning

Like the majority of federal government departments and agencies, the Agency competes with other public organizations and the private sector for knowledge workers. The vast majority of employers foresee a loss of corporate memory and expertise because of the predicted retirements and departures of the baby boom generation from today's work force.

As an employer, the Agency's situation is no different. The percentage of potential departures is consistent with other comparable organizations. The Agency must prepare to fill key positions at various levels of the organization to ensure the level of competency and capacity needed to continue support for its quasi-judicial mandate and role.

In 2002, the Agency developed and started to implement a Succession Plan. This is an ongoing, multi-year management priority to identify vulnerabilities and appropriate solutions involving career planning, learning plans and focused recruitment efforts.

During the planning period, the following measures will be taken to address key succession issues identified within the Agency:

- Internal language training will be provided to ensure that the succession pool possesses adequate language skills.

- Management development assignments will be given to selected Agency employees under an Agency established Management Development Assignment Program. This is a proactive and essential mechanism intended to provide Agency staff with the opportunity to develop the competencies required for executive and management positions. Despite national areas of selection for these positions, we are optimistic it will allow Agency staff to compete on equal ground for Agency management positions that become vacant and optimize corporate retention of our valued human resources.

- The development of competency profiles for ES, CO and PM positions will be built upon and key competencies in the selection criteria for key succession positions will be applied.

- A follow-up report to the implementation of the Succession Plan will be prepared to identify any gaps in succession planning and the adjustments required to address them.

SECTION II – ANALYSIS OF PROGRAM ACTIVITIES BY STRATEGIC OUTCOME

2.1 Analysis by Program Activity

The Canadian Transportation Agency's program activity architecture is simple. The Agency pursues **one strategic outcome**:

> A fair and transparent economic regulatory regime that helps achieve a viable and accessible national transportation system.

The architecture contains **one program activity**:

> The economic regulation of the federal transportation system.

2.1.1 Financial Resources (Thousands of Dollars):

Sub-activities	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Air Transportation	5,205	5,205	5,205
Rail Transportation	4,650	4,624	4,624
Marine Transportation	844	844	844
Accessible Transportation	1,800	1,800	1,800
Members and regulatory support	5,541	5,541	5,541
Corporate services	6,343	6,343	6,343
Total Program Activity	**24,383**	**24,357**	**24,357**

2.1.2 Program Activity Description

The Agency manages the economic regulation of air, rail and marine transportation through the administration of laws, regulations, voluntary codes of practice, educational and outreach programs and through the resolution of disputes. As an independent quasi-judicial administrative tribunal reporting to the Parliament of Canada through the Minister of Transport, the Agency makes its decisions independently, on a wide range of matters affecting Canadian transportation.

All decisions on matters before the Agency, whether they relate to air, rail, marine or accessible transportation matters, are made by Agency members appointed by the Governor in Council.

2.1.3 Performance Measurement Strategy

As part of its action plan on Modern Comptrollership and with funding received from Treasury Board Secretariat, the Agency developed its own Performance Measurement Framework. Results chains and performance measures were developed for all Agency business operations. Reference can be made to Item 4.1.1 under Section IV for the Agency's overall results chain.

In 2004-2005, a performance measurement implementation plan was approved. Although the

Agency is in its early implementation stage of this plan, a number of important steps have already been undertaken:

- Beginning in late 2004-2005, regular reports are made to the Agency's Executive Committee on key performance information considered critical to ongoing, strategic decision-making.

- Performance measures, key performance targets and workload indicators are now incorporated into the Agency's operational plan review process, which forms the basis for the annual resource allocation exercise.

- The Agency's application information system, the primary source for actual performance data and information, was improved and will continue to be improved during 2005-2006 and future years, to provide more pertinent performance information including reporting by sub-activity, level of complexity, average time to process cases, etc.

- A strategy is being developed, for implementation in 2005-2006, to obtain performance information from external sources. As a first step, a survey on the accessibility of the federal transportation system is being developed in 2004-2005 and will be implemented in 2005-2006.

Generating and using better performance information is a key element of the Agency's management priority to address workload and resource issues. Over time, we are confident that it will allow the Agency to improve its management practices and make better use of its resources for improved results.

2.1.4 Expected Results

The three results expected from the Agency's ongoing activities are:

1. The fair, effective and efficient resolution of federal transportation issues.

2. The removal of undue obstacles for persons with disabilities from federally-regulated transportation.

3. The protection of the economic and other interests of transportation users, carriers and other affected parties.

All three expected results directly contribute to the Agency's ongoing business priority to deliver its mandate, the key element of which is to make sound decisions within the time frames established in the legislation on issues and disputes affecting the transportation system and on matters specified in the legislation under the Agency's responsibility.

To do so, the Agency applies a decision-making process that is governed by the rules of fairness and the legislation, regulations and legal principles applicable to the case. The Agency also ensures that Agency members and staff maintain a high level of expertise in the transportation

field and keep abreast of the constant evolution of the industry and its players.

Where possible, the Agency offers mediation as an alternative to its formal process. This allows parties to resolve their issues in an informal manner that is simple, rapid, less litigious and less costly than the Agency's traditional hearing process. The mediator and the disputing parties work together to develop solutions and produce collaborative outcomes resulting in better understanding between the parties and in agreements that inspire high levels of satisfaction and commitment.

The "Accessible Transportation" sub-activity contributes to one expected result. The other key program sub-activities (Air, Rail and Marine Transportation) each support more than one expected result. The sub-activity "Members and regulatory support" contributes to all three expected results.

Result 1: Fair, effective and efficient resolution of federal transportation issues

Part of the Agency's mandate is to resolve transportation issues affecting all modes of transportation under the federal transportation network: air, rail and marine transportation. It does so either by investigating and making formal tribunal decisions on complaints and ordering corrective measures as required, or by assisting parties in resolving their issues through mediation or other informal processes.

Issues addressed by the Agency include:

Air transportation:

- complaints related to carriers' application of their tariff provisions and on prices applied by air carriers on non-competitive routes within Canada (to ensure that air carriers licenced to operate in Canada meet the legislative requirements in place to protect Canadians); and
- appeals of increases in air navigational charges imposed by Nav Canada (to ensure that principles used to establish the charges are in compliance with the legislation).

Rail transportation:

- disputes between shippers and rail carriers regarding issues such as: interswitching, competitive or single line rates; joint rates; running rights; joint track usage; and level of service; and
- disputes between railway companies and municipalities, road authorities, landowners and others that interact with them.

Marine transportation:

- complaints about user fees charged by Canadian port authorities and the St. Lawrence Seaway Management Corporation (to determine if they are unjustly discriminatory); and
- opposition to proposed pilotage charges (to determine whether the pilotage authority has

based its fees to continue operations on a self-sustaining financial basis, and if the proposed user charges are fair, reasonable and in the public interest).

Agency performance in attaining this result will be monitored by examining:

- the nature of key decisions on air, rail and marine transportation disputes and complaints;
- the number and trends of air, rail and marine transportation disputes and complaints resolved and in process through either formal or informal methods;
- the number and nature of Agency decisions and orders on air, rail and marine disputes and complaints that are appealed and the number and percentage that are upheld or overturned on appeal;
- the percentage of cases resolved within the relevant statutory deadline; and
- the comments of parties involved in mediation and informal dispute resolution processes undertaken by the Agency and the level of resolution of the disputes.

Result 2: The removal of undue obstacles for persons with disabilities from federally-regulated transportation

The *Canada Transportation Act* gives the Agency the power to eliminate undue obstacles to the mobility of Canadians with disabilities. It does so in two ways:

- on a case-by-case basis by resolving individual complaints formally and ordering remedial actions as required, or through mediation or other informal processes; and
- on a systemic basis by developing regulations, codes of practice and standards concerning the level of accessibility in all modes of transport under federal jurisdiction.

Agency performance will be monitored by examining:

- the nature of key decisions on accessibility dispute cases;
- the number and trends of accessibility complaints resolved and in process through both formal and informal methods;
- the trends and type of undue obstacles found by the Agency;
- feedback from people with disabilities on the accessibility of public air, rail or ferry travel;
- the results of monitoring of the transportation industry's compliance with Agency codes of practice (air, rail, ferry and communications); and
- the number and nature of Agency decisions and orders on accessibility complaints that are appealed and the number and percentage that are upheld or overturned on appeal.

Result 3: Protection of the economic and other interests of transportation users, carriers and other affected parties

Although the government's transportation policy favours competition and market forces, it also recognizes that certain measures are required to protect consumers, shippers and Canadian carriers and aircraft operators. As such, the Agency's activities include:

Air transportation:

- licensing air operators that provide domestic or international publicly available air transportation services (to ensure that carriers hold liability insurance, a valid Canadian aviation document and that Canadian carriers are owned and controlled by Canadian citizens);
- administering a permit system for international charter operations (to protect international passenger charter flight advance payments); and
- participating in bilateral air transport negotiations and implementing agreements and arrangements (to ensure that bilateral agreements are implemented fairly, balancing the interests of all parties).

Rail transportation:

- making an independent and fair assessment of the annual revenue caps for Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Railway Company (CP) for the movement of Western grain and determining if the railway companies have exceeded their revenue allowance for the movement of western grain;
- issuing rail certificates of fitness to federally-regulated rail carriers (to ensure that they hold adequate liability insurance); and
- assessing the environmental impacts of proposed railway construction projects and ordering corrective measures as required.

Marine transportation:

- determining if Canadian vessels are available to operate commercial services proposed to be provided by foreign vessels in Canadian waters (to ensure that no foreign vessels will be allowed to operate commercial services in Canadian waters if a suitable Canadian ship is available to carry out the services).

Agency Performance will be monitored by examining:

- the number and trends in licence applications denied, licence suspensions, new licences issued and charter permits issued and denied;
- feedback from shippers, producers and carriers who participate in the Agency's process to develop the Western grain transportation revenue cap and the number and nature of decisions related to Western grain transportation;
- the volume of rail certificates of fitness issued, monitored, amended, suspended, revoked and denied;
- the volume and nature of environmental assessments of rail construction projects;
- the volume of decisions on coasting trade applications and the number of applications that result in Canadian vessels, as opposed to foreign vessels, delivering cargo within Canada; and
- the number and nature of Agency decisions and orders on air, rail and marine matters that are appealed and the number and percentage that are upheld or overturned on appeal.

SECTION III – SUPPLEMENTARY INFORMATION

3.1 Management Representation Statement

I submit for tabling in Parliament, the 2005-2006 Report on Plans and Priorities (RPP) for the Canadian Transportation Agency.

This document has been prepared based on the reporting principles contained in the *Guide to the preparation of Part III of the Estimates: Reports on Plans and Priorities*.

- It adheres to the specific reporting requirements outlined in the Treasury Board Secretariat guidance;
- It is based on the department's approved accountability structure as reflected in its Management, Resources and Results Structure;
- It presents consistent, comprehensive, balanced and accurate information;
- It provides a basis of accountability for the results achieved with the resources and authorities entrusted to the Agency; and
- It reports finances based on approved planned spending numbers from the Treasury Board Secretariat.

Marian L. Robson
Chairman and Chief Executive Officer

February 7, 2005

3.2 Organizational Information

The Agency exercises its powers through its seven members, appointed by the Governor in Council: a chairman, a vice-chairman and five full-time members. The Minister of Transport can also appoint up to three temporary members.

The Chairman, Marian L. Robson, is accountable for the Agency's single program activity. All appointed Agency members are accountable for making quasi-judicial decisions on individual matters before the Agency.

The Agency's organizational structure comprises four branches: the Rail and Marine Transportation Branch, the Air and Accessible Transportation Branch, the Legal Services and Secretariat Branch, and the Corporate Management Branch. The heads of each branch, as well as Communications and Internal Audit, report to the Chairman.

The two program branches, the Rail and Marine Transportation Branch and the Air and Accessible Transportation Branch, relate to the Agency's regulatory functions. The Legal Services and Secretariat Branch performs regulatory activities and the Corporate Management Branch provides administrative support.

The Agency's headquarters are located in the National Capital Region. Agency personnel working in field offices in six cities across Canada carry out air and accessibility enforcement activities. More information about the role and the structure of the Agency can be found of the Agency's Web site at www.cta-otc.gc.ca/about-nous/index_e.html.

3.3 Tables

3.3.1 Table 1: Departmental Planned Spending and Full Time Equivalents

(Thousands of Dollars)	Forecast Spending 2004-2005	**Planned Spending 2005-2006**	Planned Spending 2006-2007	Planned Spending 2007-2008
Economic regulation of the federal transportation system	24,711	**24,383**	24,357	24,357
Budgetary Main Estimates (gross)	24,711	**24,383**	24,357	24,357
Total Main Estimates	**24,711**	**24,383**	**24,357**	**24,357**
Adjustments:				
Supplementary Estimates:				
Operating Budget Carry Forward	1,164	---	---	---
Airline Restructuring Program	2,173	---	---	---
Advertising reserve *	(47)	---	---	---
Public Notices *	42	---	---	---
Budget Announcements:				
Procurement savings	---	**(20)**	---	---
Other:				
TB Vote 15	230	---	---	---
Employee Benefit Plan (EBP)	(829)	---	---	---
Total Adjustments	2,733	**(20)**	---	---
Total Planned Spending	**27,444**	**24,363**	**24,357**	**24,357**
Total Planned Spending	27,444	**24,363**	24,357	24,357
Plus: Cost of services received without charge	3,558	**3,616**	3,637	3,659
Net Cost of Program	**31,002**	**27,979**	**27,994**	**28,016**
Full Time Equivalents	**279**	**257**	**257**	**257**

* To be approved in March 2005 through Supplementary Estimates.

3.3.2 Table 2: Program by Activity

2005-2006			
(Thousands of Dollars)			
	Budgetary		
Program Activity	Operating	Total Main Estimates	Total Planned Spending
Economic regulation of the federal transportation system	**20,971**	**24,383**	**24,383**
Total	**20,971**	**24,383**	**24,383**

3.3.3 Table 3: Voted and Statutory Items Listed in Main Estimates

2005-2006			
(Thousands of Dollars)			
Vote or Statutory Item	Truncated Vote or Statutory Wording	**Current Main Estimates**	Previous Main Estimates
35	Program expenditures	**20,971**	21,215
(S)	Contributions to employee benefit plans	**3,412**	3,496
	Total for the Agency	**24,383**	24,711

3.3.4 Table 4: Net Cost of Agency for the Estimates Year

2005-2006	
(Thousands of Dollars)	**Total**
Total Planned Spending (Total Main Estimates plus Adjustments as per the Planned Spending table)	**24,383**
Plus: Services Received Without Charge	
Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	**2,177**
Contributions covering employer's share of employees' insurance premiums and expenditures paid by TBS (excluding revolving funds)	**1,365**
Worker's compensation coverage provided by Social Development Canada	**38**
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	**36**
	3,616
2005-2006 Net Cost of Agency	**27,999**

3.3.5 Table 5: Resource Requirement by Branch or Sector

2005-2006	
Branches	**Total planned spending for economic regulation of the federal transportation system (Thousands of Dollars)**
Chairman's Office	**3,533**
Corporate Management	**5,321**
Rail and Marine Transportation	**5,543**
Air and Accessible Transportation	**6,956**
Legal Services and Secretariat	**3,030**
Total	**24,383**

SECTION IV – OTHER ITEMS OF INTEREST

4.1 Other Information

4.1.1 Canadian Transportation Agency Results Chain

Strategic Outcome

A fair and transparent economic regulatory regime that helps achieve a viable and accessible national transportation system

⇕

Intermediate Outcomes

- Federal transportation issues are resolved fairly, effectively and efficiently
- Undue obstacles for persons with disabilities are removed from federally regulated transportation
- Economic and other interests of transportation users, carriers and other affected parties are protected

⇕

Outputs

- Decisions and Orders
- Licenses, permits, certificates of fitness and other determinations
- Codes of practice, tools and regulations
- Educational material
- Revenue caps for western grain by rail
- Processed and resolved complaints
- Advice regarding administration of the Act
- Administrative Monetary Penalties issued
- Reports

⇕

Activities

- Conduct hearings
- Mediate disputes
- Process air travel complaints
- Communication activities, including speeches, presentations, publication and dissemination of information, etc.
- Monitoring and investigation activities to ensure compliance with regulations, legislation and international agreements
- Issue licences, permits, certificates, recommendations and other determinations
- Administrative determinations
- Develop and implement regulations
- Develop codes of practice, guidelines and similar tools
- Consultations with key stakeholders

4.1.2 Annual Reports

Annual Reports for 1997 to 2003 (covering each calendar year) are available on the Agency's Web site at www.cta.gc.ca.

4.1.3 Contacts for Further Information

Postal address: Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0N9

Web site: www.cta.gc.ca

Performance Area	Contact Name	Title	Telephone Number and E-Mail Address
Regulatory Support	Claude Jacques	General Counsel and Secretary	(819) 997-9323 claude.jacques@cta-otc.gc.ca
Air and Accessible Transportation	Gavin Currie	Director General	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.gc.ca
Rail and Marine Transportation	Seymour Isenberg	Director General	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.gc.ca
Corporate Management	Sue Stimpson	Director General	(819) 997-6764 sue.stimpson@cta-otc.gc.ca
Planning	Carole Girard	Director	(819) 953-2829 carole.girard@cta-otc.gc.ca
Communications	Craig Lee	Director	(819) 953-7666 craig.lee@cta-otc.gc.ca

4.1.4 Legislation and Regulations Administered

The Agency has primary responsibility for the following Act:

Canada Transportation Act	*S.C. 1996, c. 10*

The Agency shares responsibility for the following Acts:

Access to Information Act	*R.S.C. 1985, c. A-1*
Canada Marine Act	*S.C. 1998, c. 10*
Canadian Environmental Assessment Act	*S.C. 1992, c. 37*
Civil Air Navigation Services Commercialization Act	*S.C. 1996, c. 20*
Coasting Trade Act	*S.C. 1992, c. 31*
Energy Supplies Emergency Act	*R.S.C. 1985, c. E-9*
Financial Administration Act	*R.S.C. 1985, c. F-11*
Official Languages Act	*R.S.C. 1985, c. 31 (4th Supp.)*
Pilotage Act	*R.S.C. 1985, c. P-14*
Privacy Act	*R.S.C. 1985, c. P-21*
Public Service Modernization Act	*S.C. 2003, c. 22*
Railway Relocation and Crossing Act	*R.S.C. 1985, c. R-4*
Railway Safety Act	*R.S.C. 1985, c. 32 (4th Supp.)*
Shipping Conferences Exemption Act, 1987	*R.S.C. 1985, c. 17 (3rd Supp.)*

The Agency has sole responsibility for the following regulations and other statutory instruments:

Air Transportation Regulations
Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations
National Transportation Agency General Rules
Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations
Railway Costing Regulations
Railway Interswitching Regulations
Railway Third Party Liability Insurance Coverage Regulations
Railway Traffic and Passenger Tariffs Regulations
Railway Traffic Liability Regulations
Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records

The Agency shares responsibility for the following regulations:

Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations
The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. Regulations
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. Regulations

These Acts and Regulations are available in the "Legislation" section of the Agency's Web site at www.cta-otc.gc.ca/legislation/index_e.html.

BUDGET DES DÉPENSES

Office des transports du Canada

Budget des dépenses
2005-2006

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les principaux éléments du Budget principal des dépenses.

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés, pour une période de trois ans, sur les principales priorités d'une organisation, et ce, par objectif stratégique, activité de programme et résultats prévus, incluant des liens aux besoins en ressources connexes. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents sont habituellement déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui peuvent ensuite faire rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2005

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS9

Téléphone : (613) 941-5995
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

No. de catalogue : BT31-2/2006-III-69
ISBN 0-660-62810-4

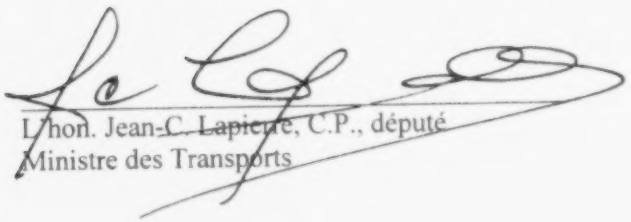
Office des transports du Canada

Canadian Transportation Agency

Office des transports du Canada

2005-2006

Rapport sur les plans et les priorités



L'hon. Jean-C. Lapierre, C.P., député
Ministre des Transports

Canada

Table des matières

SECTION I – SURVOL 1
1.1 Message de la présidente 3
1.2 Survol de l'organisme 5
1.2.1 Information générale 5
1.2.2 Ressources financières 5
1.2.3 Ressources humaines 5
1.2.4 Priorités organisationnelles 6
1.3 Plans et priorités de l'organisme 7
1.3.1 Environnement de travail et contexte stratégique 7
1.3.2 Priorités organisationnelles 9
1.3.3 Plans organisationnels 10

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 13
2.1 Analyse des activités du programme 15
2.1.1 Ressources financières 15
2.1.2 Description des activités du programme 15
2.1.3 Stratégie de mesure du rendement 15
2.1.4 Résultats escomptés 16

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE 21
3.1 Déclaration de la direction 23
3.2 Information sur l'organisation 25
3.3 Tableaux 27
3.3.1 Tableau 1 : Dépenses prévues de l'organisme et équivalents temps plein 27
3.3.2 Tableau 2 : Programme par activité 28
3.3.3 Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal 28
3.3.4 Tableau 4 : Coût net pour l'Office au cours de l'année budgétaire 29
3.3.5 Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur 29

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT 31
4.1 Autres renseignements 33
4.1.1 Enchaînement des résultats de l'Office des transports du Canada 33
4.1.2 Rapports annuels 34
4.1.3 Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 34
4.1.4 Lois et règlements administrés 35

SECTION I – SURVOL

1.1 Message de la présidente

Je suis fière de soumettre, aux fins d'examen minutieux par les Canadiens et leurs représentants élus, le présent Rapport sur les plans et les priorités de l'Office des transports du Canada pour l'exercice financier 2005-2006.

L'Office des transports du Canada est un tribunal quasi judiciaire et indépendant dont l'existence est tout aussi pertinente aujourd'hui qu'elle l'était au moment où il a été constitué il y a de cela 101 ans. Bien qu'il s'agisse d'un organisme de petite taille (quelque 260 employés, y compris le personnel régional chargé de l'application de la loi), des particuliers, des représentants de l'industrie des transports, plusieurs ministères fédéraux et d'autres gouvernements font souvent appel à ses connaissances et son expertise en matière de transport — pour des questions par exemple de règlement des différends, de protection des consommateurs, d'établissement des coûts et de réglementation.

Ce rapport que vous vous apprêtez à lire résume les plans de l'Office en matière de livraison de services aux Canadiens au cours de la prochaine année. Il explique les mesures que l'Office entend prendre pour appliquer la politique des transports du gouvernement du Canada, laquelle représente l'orientation stratégique que le Parlement a enchâssée dans la *Loi sur les transports au Canada*, tout en visant les objectifs gouvernementaux au chapitre de la gestion des dépenses et de la réduction des coûts.

Le rapport décrit comment l'Office poursuivra les initiatives qu'il a entreprises l'année dernière relativement à l'examen de ses processus internes, l'amélioration du temps de réponse, l'établissement des priorités et la mesure de son rendement afin de répondre aux attentes des Canadiens, voire de les excéder, et de parvenir aux résultats escomptés grâce à de meilleures pratiques de gestion, de production de rapports et de contrôle des coûts.

Le présent rapport présente de l'information détaillée sur les efforts que l'Office déploiera afin d'accroître l'efficacité et l'exécution de son programme. Ainsi, ses cadres seront redevables pour l'atteinte des résultats. Le rapport souligne également les principaux aspects du contexte dans lequel l'Office évoluera pendant la période visée, lesquels pourraient influer sur la façon dont l'Office s'acquittera de ses obligations tout en donnant l'heure juste sur l'utilisation des ressources financières et humaines que les contribuables lui ont accordées.

Marian L. Robson
Présidente et première dirigeante

1.2 Survol de l'organisme

1.2.1 Information générale

Raison d'être

En administrant la législation et les politiques du gouvernement fédéral qui régissent les transports, l'Office des transports du Canada facilite la création d'un système de transport national qui est à la fois efficient et accessible, et à l'avantage des Canadiens.

L'Office est un tribunal administratif, quasi judiciaire et indépendant. Son rôle consiste à rendre des décisions sur une vaste gamme de questions touchant les transports au Canada. Il délivre des licences aux transporteurs ferroviaires et aériens et il est habilité à régler certaines plaintes concernant la tarification, les services ou autres des modes ferroviaire, aérien et maritime. En outre, il peut prendre des règlements, s'il y a lieu. L'Office a le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience lorsqu'elles utilisent le réseau de transport de compétence fédérale. L'Office veille également à la mise en oeuvre de la politique nationale des transports adoptée par le Parlement et enchâssée dans la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres lois. De plus, il agit à titre d'autorité aéronautique du Canada sur des questions touchant la réglementation économique des transporteurs aériens.

1.2.2 Ressources financières (en milliers de dollars)

2005-2006	2006-2007	2007-2008
24 383 $	24 357$	24 357 $

1.2.3 Ressources humaines

2005-2006	2006-2007	2007-2008
257	257	257

1.2.4 Priorités organisationnelles

Priorité	Type	Dépenses prévues ** (en milliers de dollars)		
		2005-2006	2006-2007	2007-2008
1. Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources. *	engagement antérieur	94	50	50
2. Participer à l'initiative en cours en vue de modifier les lois clés et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office.	nouveau	35	s/o	s/o
3. Planifier la relève.	nouveau	64	66	s/o

* Dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005, la priorité était de « poursuivre la mise en oeuvre de l'excellence en gestion ». Celle-ci a été reformulée et le plan connexe mis au point afin de tenir compte, selon l'évaluation qu'en avait fait l'administration, des résultats obtenus au cours de la dernière année et de la nécessité de se concentrer davantage sur la charge de travail et l'optimisation des ressources.

** Les dépenses prévues pour chaque priorité ne comprennent que les coûts d'exploitation supplémentaires qui sont directement liés aux priorités que la direction a identifiées. Outre ces dépenses, l'organisation consacrera du temps et des efforts de gestion pour lesquels les coûts n'ont pas été calculés.

1.3 Plans et priorités de l'organisme

1.3.1 Environnement de travail et contexte stratégique

Le programme de l'Office est financé par le Parlement grâce à l'attribution d'un budget de fonctionnement. Il exerce ses activités dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport canadien (voir le site Internet de Transports Canada à www.tc.gc.ca pour en savoir davantage).

En tant que tribunal indépendant et quasi judiciaire, l'Office rend des décisions sur une vaste gamme de sujets touchant les modes de transport de compétence fédérale (aérien, ferroviaire et maritime). La plupart des activités de l'Office et sa charge de travail résultent des demandes des usagers et des exploitants du réseau de transport fédéral. Ses décisions sont prises par les membres qui sont nommés par le gouverneur en conseil, y compris le président, qui est également premier dirigeant, et le vice-président. Ceux-ci siègent également au Comité exécutif. Le processus décisionnel de l'Office en tant que tribunal est régi par ses Règles générales qui reposent elles-mêmes sur les règles d'équité, assurant ainsi que toutes les parties à un dossier recevront un traitement juste et équitable. On peut obtenir plus d'information à ce sujet à www.cta-otc.gc.ca/about-nous/decision_process_f.html.

Plusieurs facteurs influeront sur l'exécution du programme de l'Office pendant la période de planification, notamment les suivants :

1. Changements législatifs éventuels

Tel que le prévoit la *Loi sur les transports au Canada*, une formation de cinq membres a été créée en juin 2000 pour examiner le fonctionnement de la Loi et de toutes autres lois régissant la réglementation économique des modes de transport qui relèvent de la compétence législative du Parlement.

On s'attend à ce que les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* et à d'autres lois régissant les transports soient déposées au Parlement en 2005-2006. Une des priorités clés de l'Office pendant la période de planification sera de prendre part à cette démarche visant la modification de la législation et de prendre des mesures en vue de mettre en oeuvre les nouvelles exigences ou les exigences modifiées qui relèvent de sa compétence.

De plus, le ministre a chargé le Comité permanent des transports de se pencher sur la question de savoir si le Canada devrait ou non libéraliser davantage la façon dont il réglemente l'industrie du transport aérien au pays sur le plan économique. L'examen portera à la fois sur les questions du transport aérien intérieur et international et, selon les conclusions de celui-ci, il pourrait y avoir des incidences sur la façon dont l'Office réglemente ce secteur d'activités.

2. Dossiers en souffrance en raison de l'ordonnance de la Cour visant les questions relatives à Air Canada

Entre le 1er avril 2003 et le 30 septembre 2004, Air Canada exploitait ses activités tout en étant protégée contre ses créanciers en vertu d'une ordonnance de la cour. En raison d'un sursis

imposé par la Cour supérieure de justice de l'Ontario, l'Office ne pouvait pas traiter les plaintes d'accessibilité et autres contre ce transporteur au cours de l'exercice financier 2003-2004 et du premier semestre de 2004-2005. Depuis lors, l'Office a rendu plusieurs décisions relativement à des plaintes contre Air Canada et a repris le traitement de plusieurs autres.

Vers la fin 2004, Air Canada a déposé un mémoire auprès de l'Office dans lequel elle expose sa position que les plaintes ayant trait à des incidents survenus le 1er avril 2003 ou avant (les plaintes visées) ont été éteintes lorsque la Cour a levé le sursis et que l'Office ne devait plus en être saisi. Au moment de la rédaction du présent rapport, l'Office attendait toujours l'interprétation de la Cour supérieure de justice de l'Ontario sur ce point. En outre, il était à examiner une demande d'Air Canada voulant que soit imposé un autre sursis relativement aux plaintes visées jusqu'à ce que la Cour se soit prononcée. Selon la décision qui sera rendue à cet égard, il se pourrait que l'Office ait à traiter plusieurs dossiers en suspens en 2005-2006, en plus de sa charge de travail régulière.

3. BC Rail

En juillet 2004, le CN a fait l'acquisition de BC Rail Ltd. et de BC Rail Partnership (collectivement appelées BC Rail) et s'est vu accorder des droits de circulation sur l'assiette de route de BC Rail aux termes d'une entente de location à long terme. Par suite de cette transaction, 2 300 kilomètres se sont ajoutés au réseau fédéral de chemins de fer modifiant, par le fait même, les droits et les obligations de plusieurs expéditeurs, municipalités, propriétaires fonciers et autres qui étaient auparavant touchés par une compagnie ferroviaire relevant de la compétence du provincial et sous son contrôle. L'Office doit faire part de ces nouveaux droits et des nouvelles obligations aux parties touchées et, comme première étape, la présidente et le personnel de l'Office ont déjà rencontré des représentants du gouvernement provincial, des municipalités, des administrations portuaires, des expéditeurs, des producteurs, des consommateurs et des compagnies de chemin de fer de la Colombie-Britannique. De plus, l'Office devra s'acquitter d'une éventuelle charge de travail considérable au fur et à mesure que ces nouveaux intervenants s'adapteront non seulement à la législation fédérale, mais également aux activités d'une compagnie de chemin de fer majeure en Amérique du Nord. De plus, l'approbation de cette transaction par le Bureau de la concurrence a conféré à l'Office un nouveau mandat, soit d'assurer le suivi et de produire des rapports afin de veiller à ce que le temps de transit du trafic du CN provenant de la Colombie-Britannique via Vancouver soit comparable à celui de l'ancienne BC Rail.

4. Initiatives pangouvernementales

Pendant la période de planification, l'Office devra donner suite à plusieurs initiatives qui s'appliqueront à l'échelle de l'administration fédérale.

À l'instar d'autres ministères gouvernementaux, l'Office devra réagir aux changements découlant de l'exercice d'examen des dépenses et exercer des compressions. Les ressources devront être réaffectées et les priorités revues afin d'assurer que l'Office puisse accomplir le mandat que lui a confié le Parlement et maintenir la capacité requise d'administrer et de

contrôler afin de satisfaire aux exigences des organismes centraux et législatives. Aussi les gestionnaires et les employés de l'Office devront-ils faire preuve de plus de flexibilité afin de s'adapter aux demandes croissantes de reddition de comptes et de gestion. Ce défi sera intégré à la principale priorité de l'Office au chapitre de la gestion, soit d'aborder les questions liées à la charge de travail et aux ressources.

L'Office devra satisfaire aux exigences en matière de déclaration, lesquelles découlent du nouveau Système d'information sur la gestion des dépenses. Ceci comprend le fait de fournir de l'information plus détaillée sur les finances et le rendement. Bien que le travail à ce jour en vue d'élaborer un cadre de mesure du rendement ait été très utile à l'Office pour donner suite à cette initiative, l'Office poursuivra ses activités en ce sens avec le Secrétariat du Conseil du Trésor en vue de l'améliorer et de le raffiner. Cette démarche permettra à l'Office de mieux démontrer sa contribution aux Canadiens dans ses futurs rapports sur le rendement, et de mieux gérer les résultats.

L'Office prendra part aux principales initiatives horizontales, y compris celle ayant trait aux services partagés et à la réforme de la gestion des ressources humaines. Le Comité exécutif de l'Office a approuvé un plan qui s'échelonnera sur deux ans en vue de mettre en oeuvre les nouvelles dispositions de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, ainsi que la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Les ministères et les organismes ont tous besoin de ressources spécialisées et ne doivent pas perdre de vue leur objectif pour assurer la réussite de cet ambitieux programme législatif et de gestion. Compte tenu de la capacité déjà limitée des petits ministères et organismes à gérer les activités quotidiennes, la réussite dépendra également du soutien qu'ils auront des organismes centraux par voie de financement, de politiques et d'outils d'apprentissage et de communication.

5. Principaux partenariats

L'Office compte parmi de nombreux intervenants dans le domaine des transports et il entretient des relations étroites avec divers partenaires co-exécutants, nommément Transports Canada, le ministère du Commerce international, l'Agence des services frontaliers du Canada et la Commission canadienne des droits de la personne. Visitez le site Internet de l'Office à www.cta-otc.gc.ca/about-nous/partners_f.html pour obtenir plus de renseignements sur ces divers rapports.

1.3.2 Priorités organisationnelles

Tout comme d'autres organismes gouvernementaux chargés d'administrer la législation, les priorités et les mesures que l'Office peut prendre sont en grande partie dictées par les lois habilitantes. Pour la période de planification, toutes les activités de l'Office continueront de viser l'atteinte d'un résultat stratégique :

> Un cadre de réglementation économique juste et ouvert qui aide à la mise en place d'un réseau de transport national rentable et accessible.

L'Office poursuivra cet engagement par voie de ses activités continues qui visent les résultats

suivants :

- régler les différends en matière de transport en rendant des décisions judicieuses dans les délais législatifs ou par voie de médiation ou d'autres processus informels;

- améliorer, pour les personnes ayant une déficience, l'accessibilité du système de transport fédéral;

- accomplir les autres tâches et s'acquitter des obligations afin de protéger les intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport de compétence fédérale, des transporteurs et des autres intervenants.

La section II du présent rapport donne plus d'information sur les résultats escomptés par l'accomplissement des activités régulières de l'Office.

À la suite d'une séance de planification stratégique qui a eu lieu à l'automne de 2004, l'administration de l'Office avait convenu que les trois principales priorités au cours de 2005-2006 et 2006-2007 seraient les suivantes :

1. Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources.

2. Participer à l'initiative en cours en vue de modifier les lois clés et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office.

3. Planifier la relève.

1.3.3 Plans organisationnels

L'Office a élaboré un plan de mise en oeuvre, lequel donne des précisions sur ses priorités de gestion en 2005-2006 et en 2006-2007. Les ressources sont affectées à des initiatives précises, s'il y a lieu, les responsabilités sont nettement définies, les attentes sont précisées et les échéances sont fixées.

On suivra la progression de ce plan de mise en oeuvre pour ensuite en faire régulièrement rapport au Comité exécutif de l'Office. De plus, les résultats seront inclus dans le Rapport ministériel sur le rendement.

Priorité n° 1 : Relever les défis ayant trait à la charge de travail et aux ressources

Au cours des récentes années, l'Office a pris des mesures importantes afin d'assurer qu'il utilise les fonds accordés par le Parlement de façon à obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens. Les ressources internes sont allouées annuellement à la suite d'un examen interne suivant lequel on remet en question les demandes de ressources existantes et nouvelles. En outre, les décisions relatives à l'affectation des ressources reposent essentiellement sur les principes du risque. De plus, on a élaboré un enchaînement des résultats ainsi qu'un cadre de mesure du rendement. La

mise en oeuvre d'un plan détaillé à cet égard a débuté en 2004-2005. On a également fait des progrès en ce qui a trait à l'amélioration de l'efficacité au sein de l'organisation à la suite d'initiatives prises à l'automne de 2003.

En dépit de ces réussites marquantes, l'administration de l'Office est d'avis que d'autres améliorations s'imposeront au cours des deux prochaines années pour que l'Office puisse être encore plus efficace et capable de relever les défis à venir. Afin de donner suite à cette priorité, l'Office :

- adoptera des processus de travail simplifiés et plus efficaces en ayant recours à un cadre d'établissement des priorités opérationnelles, lequel a été élaboré vers la fin de 2004-2005, et ce afin d'améliorer son efficacité organisationnelle et d'utiliser ses ressources à meilleur escient;

- mettra en oeuvre et améliorera son cadre de mesure du rendement, et améliorera ses systèmes de gestion de l'information afin de pouvoir recueillir des données plus précises sur le rendement (la partie 4.1.1 de la section IV ci-après présente l'enchaînement des résultats de l'Office);

- intégrera les mesures de rendement améliorées, les résultats de son examen des processus et le cadre d'établissement des priorités organisationnelles dans son processus actuel de planification opérationnelle et d'allocation des ressources;

- prendra des mesures pour assurer qu'il peut rapidement réaffecter ses ressources humaines pour répondre aux demandes temporaires et pressantes liées à la charge de travail;

- fera des compressions et apportera les changements découlant de l'exercice gouvernemental d'examen des dépenses.

Priorité n° 2 : Participer à l'initiative en cours en vue de modifier les lois clés et mettre en oeuvre les exigences modifiées ou nouvelles qui relèvent de la compétence de l'Office

L'entrée en vigueur des modifications que l'on propose d'apporter à la *Loi sur les transports au Canada* et à d'autres lois est prévue en 2005. Afin de donner suite à cette priorité, l'Office :

- aidera Transports Canada lors de l'élaboration des propositions législatives;

- obtiendra les ressources et la capacité lui permettant d'appliquer efficacement ces changements législatifs.

Priorité n° 3 : Planifier la relève

Tout comme la majorité des ministères et organismes fédéraux, l'Office doit livrer concurrence à d'autres organisations publiques et le secteur privé en ce qui a trait au recrutement des

travailleurs du savoir. La plupart des employeurs prévoient perdre une partie de leur mémoire organisationnelle ainsi que l'expertise qu'offrent les employés qui constituent la main-d'oeuvre actuelle, pour la plupart des baby-boomers tout près de la retraite ou de quitter.

En tant qu'employeur, l'Office est dans la même situation. Le pourcentage de départs éventuels se rapproche de celui des organisations comparables. L'Office doit se préparer à doter des postes clés à divers niveaux de l'organisation s'il veut maintenir le niveau de compétence et la capacité nécessaires pour continuer de remplir ses obligations et son rôle quasi judiciaire.

En 2002, l'Office a élaboré un plan de relève et entrepris sa mise en oeuvre. Il s'agit d'une priorité qui se poursuivra pendant plusieurs années afin d'identifier les points faibles et les solutions appropriées. Elle suppose des activités de planification de carrière, l'établissement de plans de formation et le déploiement d'efforts ciblés au chapitre du recrutement.

Au cours de la période de planification, les mesures suivantes seront prises afin d'aborder les questions clés touchant la relève à l'Office :

- La formation linguistique sera offerte à l'interne afin que le bassin d'employés qui assurera la relève ait les compétences linguistiques nécessaires.

- Certains employés de l'Office pourront participer à son Programme d'affectation et de perfectionnement en gestion; il s'agit d'un mécanisme proactif et essentiel visant à donner au personnel de l'Office l'occasion d'accroître les compétences liées aux postes de cadres et de gestionnaires. Même si des zones de sélection nationale s'appliquent à ces postes, nous sommes confiants que le personnel de l'Office sera sur un même pied d'égalité et pourra concourir en vue de combler les postes de gestion qui se libéreront. Ainsi, l'Office pourra optimiser le maintien au sein de l'organisation de ses précieuses ressources humaines.

- On poursuivra l'élaboration des profils de compétences des ES, CO et PM, en appliquant les compétences clés aux critères de sélection des principaux postes visés par la relève.

- Un rapport de suivi de la mise en oeuvre du plan de relève sera préparé afin d'identifier les lacunes qui pourraient subsister au chapitre de la planification de la relève. On pourra aussi déterminer quels changements sont nécessaires afin de combler toute lacune.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Analyse des activités du programme

L'architecture des activités de programme de l'Office des transports du Canada est bien simple. L'Office vise **un résultat stratégique**, soit

> Un cadre de réglementation économique juste et ouvert qui aide à la mise en place d'un réseau de transport national rentable et accessible.

L'architecture comprend **une activité de programme**, soit

> La réglementation économique du système de transport fédéral.

2.1.1 Ressources financières (en milliers de dollars) :

Sous-activités	2005-2006	2006-2007	2007-2008
Transport aérien	5 205	5 205	5 205
Transport ferroviaire	4 650	4 624	4 624
Transport maritime	844	844	844
Transports accessibles	1 800	1 800	1 800
Membres et soutien à la réglementation	5 541	5 541	5 541
Services centraux	6 343	6 343	6 343
Total des activités du programme	**24 383**	**24 357**	**24 357**

2.1.2 Description des activités du programme

L'Office assure la réglementation économique du transport aérien, ferroviaire et maritime par l'administration de lois, règlements, codes de pratiques volontaires, programmes d'éducation et de visibilité, et par le règlement de différends. En tant que tribunal quasi judiciaire indépendant faisant rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports, l'Office des transports du Canada rend ses décisions de façon indépendante sur divers sujets qui touchent le domaine des transports au Canada.

Toutes les décisions relatives aux dossiers dont l'Office est saisi, qu'ils aient trait aux transports aérien, ferroviaire, maritime ou accessibles, sont prises par les membres de l'Office, lesquels sont nommés par le gouverneur en conseil.

2.1.3 Stratégie de mesure du rendement

La plan d'action relatif à la Fonction de contrôleur moderne et le financement reçu du Secrétariat du Conseil du Trésor ont permis à l'Office d'élaborer son propre cadre de mesure du rendement. Les enchaînements des résultats ainsi que les indicateurs de rendement ont été élaborés pour

toutes les activités de l'Office. (L'enchaînement des résultats de l'Office est présenté à la partie 4.1.1 de la section IV.)

En 2004-2005, un plan de mise en oeuvre des mesures du rendement a été approuvé. Bien que l'Office ne fasse que débuter à cet égard, plusieurs étapes clés ont déjà été franchies :

- Depuis la fin 2004-2005, des rapports sont déposés régulièrement au Comité exécutif de l'Office. On y présente l'information clé sur le rendement que l'on juge être critique pour la prise de décisions stratégique.

- Les mesures de rendement, les principaux objectifs de rendement et les indicateurs de la charge de travail font d'ores et déjà partie du processus de révision des plans opérationnels de l'Office, sur lequel repose l'exercice annuel d'affectation des ressources.

- Le système d'information de l'Office sur les demandes, la source première de données réelles et d'information sur le rendement, a été amélioré et continuera de l'être en 2005-2006 et après afin de recueillir des renseignements plus pertinents sur le rendement (comprend la préparation de rapports sur chaque sous-activité, les niveaux de complexité, le temps de traitement moyen des dossiers, etc.).

- Nous sommes à élaborer une stratégie qui sera mise en oeuvre en 2005-2006 afin d'obtenir de l'information sur le rendement de sources extérieures. Comme première étape, en 2004-2005 nous élaborerons un sondage sur l'accessibilité du système de transport fédéral, lequel sondage sera mené en 2005-2006.

L'obtention et l'utilisation de renseignements plus précis sur le rendement constituent un élément clé de la priorité de l'Office, soit d'aborder les questions de charge de travail et de ressources. Nous sommes confiants qu'à la longue l'Office pourra améliorer ses pratiques de gestion et utiliser à meilleur escient ses ressources et obtenir de meilleurs résultats.

2.1.4 Résultats escomptés

Les trois résultats qui devraient découler des activités continues de l'Office sont les suivants :

1. le règlement juste, efficace et efficient des questions touchant les transports de compétence fédérale;

2. l'élimination des obstacles abusifs du réseau de transport fédéral auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience;

3. la protection des intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport, des transporteurs et des autres intervenants.

Les trois résultats escomptés sont directement liés à la priorité organisationnelle qui est de

continuer à accomplir le mandat de l'Office, dont le principal élément est la prise de décisions judicieuses dans les délais prescrits par la loi sur les questions et les différends qui touchent le réseau de transport, ainsi que d'autres questions dont font état les lois et qui relèvent de la compétence de l'Office.

Pour ce faire, l'Office recourt à un processus décisionnel qui est régi par les règles d'équité ainsi qu'aux lois, règlements et principes juridiques applicables à chaque cas. L'Office assure également que ses membres et son personnel maintiennent un niveau élevé d'expertise dans le domaine des transports et qu'ils sont au fait de l'évolution constante de l'industrie et des joueurs.

Lorsque possible, l'Office propose la médiation en remplacement de son processus formel. Ce recours permet aux parties de régler elles-mêmes leurs différends de façon informelle, simple, expéditive et moins litigieuse et coûteuse que le processus traditionnel qu'est la tenue d'une audience de l'Office. Le médiateur et les parties en conflit collaborent en vue de trouver des solutions et d'en arriver à des résultats par suite de cette collaboration. Ainsi, il en résulte une meilleure compréhension entre les parties, des ententes des plus satisfaisantes et un niveau élevé d'engagement.

La sous-activité « Transports accessibles » contribue à l'atteinte d'un des résultats escomptés. Chacune des autres sous-activités principales de l'Office (transports aérien, ferroviaire et maritime) contribuent à l'atteinte de plus d'un résultats escomptés. Quant à la sous-activité « membres et soutien de la réglementation », elle contribue à l'atteinte des trois résultats escomptés.

Résultat n° 1 : Règlement juste, efficace et efficient des questions touchant les transports de compétence fédérale

Dans l'accomplissement de son mandat, l'Office doit, entre autres choses, régler les questions touchant tous les modes de transport formant le réseau fédéral : modes aérien, ferroviaire et maritime. À cette fin, il mène des enquêtes et rend des décisions juridiques formelles relativement aux plaintes dont il est saisi et ordonne la prise de mesures correctives, s'il y a lieu de le faire. Par ailleurs, il aide les parties à trouver elles-mêmes des solutions par voie de la médiation ou d'autres démarches.

Les questions sur lesquelles l'Office doit se pencher comprennent les suivantes :

Transport aérien :

- plaintes relatives à l'application des dispositions tarifaires des transporteurs et concernant les prix qu'ils pratiquent sur les routes non concurrentielles au Canada (pour s'assurer que les transporteurs qui sont autorisés à exploiter des activités au Canada satisfont aux exigences législatives visant la protection des Canadiens);
- appels relatifs aux augmentations des redevances de navigation aérienne exigées par Nav Canada (pour s'assurer que les redevances ont été établies suivant les principes énoncés dans la législation);

Transport ferroviaire :

- différends entre expéditeurs et transporteurs ferroviaires au sujet, par exemple, d'interconnexion, de prix de ligne concurrentiels ou uniques, de tarifs communs, de droits de circulation, d'utilisation conjointe des voies ferrées, et du niveau de service;
- différends entre les compagnies de chemin de fer et les municipalités, administrations routières, propriétaires fonciers et autres intervenants qui interagissent avec elles.

Transport maritime :

- plaintes relatives aux droits d'utilisation qu'exigent les administrations portuaires canadiennes et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (afin de déterminer s'ils sont injustement discriminatoires);
- oppositions aux projets de droits de pilotage (afin de déterminer si l'administration de pilotage a établi ses prix afin de continuer d'exploiter ses activités de façon financièrement autonome et si les droits d'utilisation sont justes, raisonnables et dans l'intérêt public).

Pour parvenir à ce résultat, l'Office fera le suivi en examinant :

- la nature des principales décisions relatives aux différends et aux plaintes touchant les transports aérien, ferroviaire et maritime;
- le nombre de différends et de plaintes relatifs aux transports aérien, ferroviaire et maritime qui seront réglés et en cours de traitement par voie formelle ou informelle, ainsi que la tendance connexe;
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus au sujet des différends et des plaintes relatifs aux transports aérien, ferroviaire et maritime; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés;
- le pourcentage des cas qui seront réglés dans les délais législatifs applicables;
- les commentaires des parties qui prendront part à la médiation et aux processus informels de règlement des différends de l'Office, et la mesure dans laquelle les différends seront réglés.

Résultat n° 2 : Élimination des obstacles abusifs du réseau de transport fédéral auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience

La *Loi sur les transports au Canada* confère à l'Office le pouvoir d'éliminer les obstacles abusifs qui gênent les déplacements des Canadiens ayant une déficience. Il procède de deux façons :

- de façon ponctuelle en réglant chaque plainte individuelle par voie du processus formel et en ordonnant la prise de mesures correctives, s'il y a lieu, ou par voie de la médiation ou d'autres processus informels;
- de façon systémique en élaborant des règlements, des codes de pratiques et des normes relatives au niveau d'accessibilité de tous les modes de transport de compétence fédérale.

Pour parvenir à ce résultat, l'Office fera le suivi en examinant :

- la nature des principales décisions relatives aux différends portant sur l'accessibilité;
- le nombre de plaintes d'accessibilité qui seront réglées et en cours de traitement par voie formelle ou informelle et la tendance connexe;
- la tendance relative au nombre et au type d'obstacles abusifs que l'Office identifiera;
- les commentaires des personnes ayant une déficience relatifs à l'accessibilité des modes aérien, ferroviaire ou maritime assurant le transport de passagers;
- les résultats des suivis auprès de l'industrie des transports et dans quelle mesure elle respecte les codes de pratiques de l'Office (transports aérien, ferroviaire et maritime, et communication);
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus relativement aux différends et aux plaintes au sujet de l'accessibilité des transports aérien, ferroviaire et maritime; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés.

Résultat n° 3 : Protection des intérêts économiques et autres des usagers des modes de transport, des transporteurs et des autres intervenants

Bien que la politique gouvernementale sur les transports favorise la concurrence et les forces du marché, elle reconnaît également que certaines mesures s'imposent en vue de protéger les consommateurs, les expéditeurs ainsi que les transporteurs et les exploitants d'aéronefs canadiens. Ainsi, les activités de l'Office à ce chapitre comprennent :

Transport aérien :

- la délivrance de licences aux lignes aériennes qui offrent des services de transports publics dans les marchés intérieur et internationaux (pour s'assurer que les transporteurs ont souscrit une assurance responsabilité, qu'ils détiennent un document d'aviation canadien valide et que les transporteurs canadiens sont contrôlés par des citoyens canadiens et appartiennent à des citoyens canadiens);
- l'administration d'un régime de délivrance de permis d'exploitation de vols affrétés internationaux (pour protéger les paiements anticipés relatifs aux vols affrétés de passagers internationaux);
- la participation aux négociations d'accords aériens bilatéraux et la mise en oeuvre des ententes et accords (pour s'assurer que les accords bilatéraux sont appliqués équitablement tout en équilibrant les intérêts de toutes les parties);

Transport ferroviaire :

- l'évaluation indépendante et juste des plafonds de recettes annuels pour la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP), lesquelles recettes sont générées par le transport du grain de l'Ouest; l'Office détermine également si les compagnies de chemin de fer ont excédé ou non leur plafond respectif;
- la délivrance de certificats d'aptitude aux transporteurs ferroviaires de compétence

fédérale (pour s'assurer qu'ils détiennent l'assurance responsabilité requise);
- l'évaluation des incidences environnementales des projets de construction ferroviaire; l'Office ordonne, s'il y a lieu, la prise de mesures correctives.

Transport maritime :

- la détermination de la disponibilité de navires canadiens lorsqu'on propose d'offrir des services commerciaux au moyen de navires étrangers en eaux canadiennes (pour s'assurer qu'aucun navire étranger ne sera autorisé à offrir de tels services si un navire canadien adapté est disponible pour offrir les services).

Pour parvenir à ce résultat, l'Office fera le suivi en examinant :

- le nombre de demandes de licences qui seront rejetées, de suspensions de licences, de nouvelles licences qui seront délivrées et de demandes de permis d'affrètement qui seront approuvées et rejetées, ainsi que la tendance connexe;
- les commentaires des expéditeurs, des producteurs et des transporteurs qui prendront part au processus de l'Office d'établissement des recettes maximales pour le transport du grain de l'Ouest, et le nombre et la nature des décisions relatives au transport du grain de l'Ouest;
- le nombre de certificats d'aptitude délivrés, suivis, modifiés, suspendus, révoqués et rejetés;
- le nombre et la nature des évaluations environnementales relatives aux projets de construction ferroviaire;
- le nombre de décisions relatives aux demandes de licences de cabotage et le nombre de celles-ci qui autorisent l'utilisation de navires canadiens plutôt qu'étrangers pour livrer les marchandises au Canada;
- le nombre d'appels des décisions et des arrêtés qui auront été rendus au sujet des questions touchant les transports aérien, ferroviaire et maritime; la nature de ces décisions et arrêtés; le nombre et le pourcentage qui seront confirmés ou rejetés;

SECTION III – INFORMATION ADDITIONNELLE

3.1 Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2005-2006 de l'Office des transports du Canada.

Le document a été préparé en fonction des principes de reddition de comptes contenu dans le *Guide pour la préparation de la partie III du Budget des dépenses : Rapport sur les plans et priorités*.

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition de comptes décrites dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il est fondé sur la structure de responsabilisation approuvée de l'Office, telle qu'elle est indiquée dans sa Structure de gestion, des ressources et des résultats;
- Il présente des renseignements uniformes, complets, équilibrés et précis;
- Il offre un modèle de responsabilisation pour les résultats atteints avec les ressources et les autorités allouées;
- Il fait état des sommes qui ont été allouées en fonction des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Marian L. Robson

Marian L. Robson
Présidente et première dirigeante

le 7 février 2005

3.2 Information sur l'organisation

L'Office exerce ses pouvoirs par l'entremise de sept membres nommés par le gouverneur en conseil : un(e) président(e), un(e) vice-président(e) et cinq membres à temps plein. Le ministre des Transports peut également nommer jusqu'à trois autres membres temporaires.

La présidente, M[me] Marian L. Robson, est tenue de rendre des comptes relativement au seul programme d'activités de l'Office. Tous les membres nommés à l'Office sont responsables des décisions quasi judiciaires qu'ils rendent relativement à chaque dossier dont est saisi l'Office.

Sur le plan organisationnel, l'Office compte quatre directions générales : la Direction générale des transports ferroviaire et maritime, la Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, la Direction générale des services juridiques et du secrétariat, et la Direction générale de la gestion centrale. Tous les directeurs généraux et les directeurs des Communications et de la Vérification interne doivent se rapporter à la présidente.

Les activités des deux directions générales chargées de l'exécution du programme, soit la Direction générale des transports ferroviaire et maritime et la Direction générale du transport aérien et des transports accessibles, ont trait aux fonctions de réglementation de l'Office. Quant à la Direction générale des services juridiques et du secrétariat, elle touche aux activités liées à la réglementation alors que la Direction générale de la gestion centrale assure le soutien administratif.

Les bureaux de l'administration centrale de l'Office sont situés dans la région de la capitale nationale. L'Office occupe des bureaux régionaux dans six villes au Canada. Les employés qui s'y trouvent veillent au respect des dispositions législatives visant le transport aérien et les transports accessibles. Pour en savoir davantage au sujet du rôle et de la structure de l'Office, visitez le site Internet www.cta-otc.gc.ca/about-nous/index_f.html.

3.3 Tableaux

3.3.1 Tableau 1 : Dépenses prévues de l'organisme et équivalents temps plein

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2004-2005	**Dépenses prévues 2005-2006**	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008
Réglementation économique du système de transport fédéral	24 711	**24 383**	24 357	24 357
Budgétaire du budget principal des dépenses (brut) :	24 711	**24 383**	24 357	24 357
Total du budget principal des dépenses	**24 711**	**24 383**	**24 357**	**24 357**
Rajustements :				
Budget supplémentaire des dépenses :				
Report du budget de fonctionnement	1 164	---	---	---
Programme de restructuration de l'industrie du transport aérien	2 173	---	---	---
Réserve pour la publicité *	(47)	---	---	---
Avis publics *	42	---	---	---
Annonce dans le budget :				
Économies sur les achats	---	**(20)**	---	---
Autres :				
Crédit 15 du CT	230	---	---	---
Régimes d'avantages sociaux des employés	(829)	---	---	---
Total des rajustements	2 733	**(20)**	---	---
Dépenses nettes prévues	**27 444**	**24 363**	**24 357**	**24 357**
Dépenses nettes prévues	27 444	**24 363**	24 357	24 357
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 558	**3 616**	3 637	3 659
Coût net du programme	**31 002**	**27 979**	**27 994**	**28 016**
Équivalents temps plein	**279**	**257**	**257**	**257**

* À être approuvés au mois de mars 2005 lors de la présentation du budget supplémentaire des dépenses.

3.3.2 Tableau 2 : Programme par activité

2005-2006			
(en milliers de dollars)			
	Budgétaires		
Activité de programme	Fonctionnement	Total pour le budget principal	Total des dépenses prévues
Réglementation économique du système de transport fédéral	**20 971**	**24 383**	**24 383**
Total	**20 971**	**24 383**	**24 383**

3.3.3 Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le budget principal

2005-2006			
(en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	**Budget principal actuel**	Budget précédent
35	Dépenses du Programme	**20 971**	21 215
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	**3 412**	3 496
	Total pour l'Office	**24 383**	24 711

3.3.4 Tableau 4 : Coût net pour l'Office au cours de l'année budgétaire

2005-2006	
(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues (dépenses totales du Budget principal des dépenses plus rajustements conformément au tableau des dépenses prévues)	**24 383**
Plus : Services reçus à titre gracieux	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	**2 177**
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)	**1 365**
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada	**38**
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par Justice Canada	**36**
	3 616
Coût net pour l'Office en 2005-2006	**27 999**

3.3.5 Tableau 5 : Besoins en ressources par direction ou secteur

2005-2006	
Directions générales	**Total des dépenses prévues pour la réglementation économique du système de transport fédéral (en milliers de dollars)**
Bureau du président	**3 533**
Gestion centrale	**5 321**
Transports ferroviaire et maritime	**5 543**
Transport aérien et transports accessibles	**6 956**
Services juridiques et secrétariat	**3 030**
Total	**24 383**

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 Autres renseignements

4.1.1 Enchaînement des résultats de l'Office des transports du Canada

Résultat stratégique

Un cadre de réglementation économique juste et ouvert qui aide à la mise en place d'un réseau de transport national rentable et accessible

⇕

Résultats intermédiaires

- Les questions touchant les transports de compétence fédérale sont réglées de façon juste, efficiente et efficace.
- Les transports de compétence fédérale sont exempts d'obstacles abusifs pour les personnes ayant une déficience.
- Les intérêts économiques et autres intérêts des usagers des transports, des transporteurs et des autres parties concernées sont protégés.

⇕

Extrants

- décisions et arrêtés
- licences, permis, certificats d'aptitude et autres
- codes de pratiques, outils et règlements
- matériel éducatif
- plafonds des recettes pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest
- plaintes traitées et réglées
- recommandations au sujet de l'administration de la Loi
- imposition de sanctions administratives pécuniaires
- rapports

⇕

Activités

- tenue d'audiences
- médiation des différends
- traitement des plaintes relatives au transport aérien
- activités de communication, y compris discours, présentations, publications, diffusion d'information, etc.
- suivis et enquêtes afin d'assurer la conformité avec les règlements, les lois et les accords internationaux
- délivrance de licences, de permis et de certificats, formulation de recommandations et autres décisions
- décisions d'ordre administratif
- élaboration et mise en œuvre de règlements
- élaboration de codes de pratiques, de lignes directrices et d'outils similaires
- consultations avec les principaux intéressés

4.1.2 Rapports annuels

Les rapports annuels de 1997 à 2003 (pour chaque année civile) sont disponibles sur le site Web de l'Office : www.otc.gc.ca.

4.1.3 Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Adresse postale : Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N9

Site Web : www.otc.gc.ca

Secteur	Nom de la personne-ressource	Titre	Numéro de téléphone et adresse Internet
Soutien à la réglementation	Claude Jacques	Avocat général et secrétaire	(819) 997-9323 claude.jacques@cta-otc.gc.ca
Transport aérien et transports accessibles	Gavin Currie	Directeur général	(819) 953-5074 gavin.currie@cta-otc.gc.ca
Transports ferroviaire et maritime	Seymour Isenberg	Directeur général	(819) 953-4657 seymour.isenberg@cta-otc.gc.ca
Gestion centrale	Sue Stimpson	Directeur général	(819) 997-6764 sue.stimpson@cta-otc.gc.ca
Planification	Carole Girard	Directeur	(819) 953-2829 carole.girard@cta-otc.gc.ca
Communications	Craig Lee	Directeur	(819) 953-7666 craig.lee@cta-otc.gc.ca

4.1.4 Lois et règlements administrés

L'Office a première compétence au chapitre de l'application de la loi suivante :

Loi sur les transports au Canada	*L.C. (1996), ch. 10*

L'Office partage la responsabilité pour ce qui est de l'application des lois suivantes :

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	*L.C. (1992), ch. 37*
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie	*L.R.C. (1985), ch. E-9*
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes	*L.R.C. (1985), ch. 17 (3e suppl.)*
Loi maritime du Canada	*L.C. (1998), ch. 10*
Loi sur l'accès à l'information	*L.R.C. (1985), ch. A-1*
Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile	*L.C. (1996), ch. 20*
Loi sur la gestion des finances publiques	*L.R.C. (1985), ch. F-11*
Loi sur la modernisation de la fonction publique	*L.C. (2003), ch. 22*
Loi sur la protection des renseignements personnels	*L.R.C. (1985), ch. P-21*
Loi sur la sécurité ferroviaire	*L.R.C. (1985), ch. 32 (4e suppl.)*
Loi sur le cabotage	*L.C. (1992), ch. 31*
Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer	*L.R.C. (1985), ch. R-4*
Loi sur le pilotage	*L.R.C. (1985), ch. P-14*
Loi sur les langues officielles	*L.R.C. (1985), ch. 31 (4e suppl.)*

L'Office assume l'entière responsabilité des règlements et autres instruments législatifs suivants :

Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes

Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire

Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience

Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires

Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers

Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)

Règlement sur les transports aériens

Règles générales de l'Office national des transports

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée.

Règlement sur Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain

Ces lois et règlements sont disponibles sous la section « Législation » sur le site Web de l'Office www.cta-otc.gc.ca/legislation/index_f.html.